

Relier le cœur de l'Amérique du Nord au monde entier

Sommaire annuel
2016-2017



Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation



Photo : Francis Fontaine

Table des matières

Relier le cœur de l'Amérique du Nord au monde entier	2	Excellence opérationnelle	17
Le réseau Grands Lacs-Voie maritime	3	Saison de navigation	18
Au sujet de la Voie maritime du Saint-Laurent	4	État de préparation aux situations d'urgence	18
Faits et chiffres sur la Voie maritime	4	Sécurité maritime	19
Avantages de l'expédition de marchandises sur la Voie maritime du Saint-Laurent	5	Gestion de l'eau de ballast	19
Principales cargaisons sur la Voie maritime	6	Modernisation	20
La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent	7	Fiabilité de l'infrastructure et renouvellement des actifs	20
Vision	7	Santé et sécurité	24
Buts et résultats recherchés	7	Main-d'œuvre très performante	25
Valeurs	8	Hommage à l'engagement du personnel	26
Mission	8	Renforcer la gestion du rendement et tirer parti de la technologie	27
Message du président	9	Favoriser le mieux-être du personnel	27
Croissance des affaires	12	Engagement des parties prenantes	28
Résultats du trafic	13	L'Alliance verte	29
Résultats des nouvelles affaires en 2016	14	Émissions de gaz à effet de serre	29
Péages de la Voie maritime	14	Système de gestion environnementale	30
Péages incitatifs de la Voie maritime	14	Soutien à nos communautés	30
Initiatives de marketing binationales	15	Rôle d'ambassadeur de la Voie maritime	31
		Durabilité financière	32
		Régie interne	34
		Conseil d'administration	35
		Dirigeants	35
		Membres de l'industrie 2016-2017	36

Relier le cœur de l'Amérique du Nord au monde entier

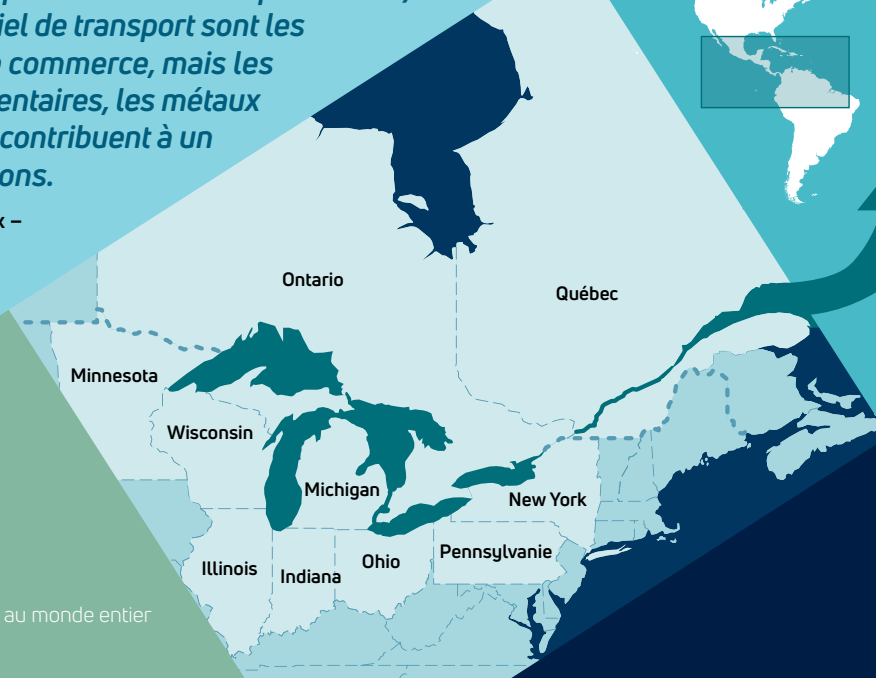
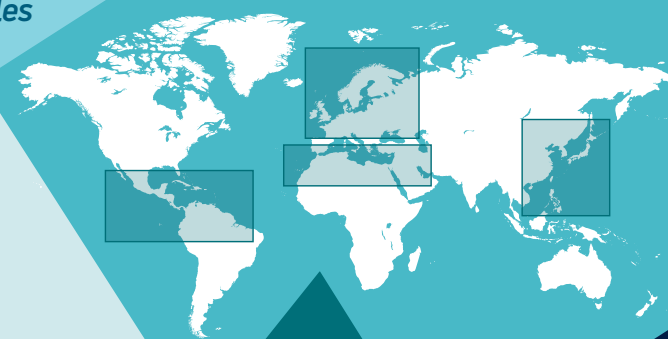
Selon un rapport spécial établi par BMO Marchés des capitaux, les deux provinces et huit États riverains du réseau Grands Lacs-Voie maritime engendrent d'énormes retombées économiques au sein de l'Amérique du Nord.

- PIB de 6 000 milliards \$ US (2016, est.)
- Population : 107 millions (2015)
- 30 % de l'activité économique Canada/É.-U.
- 51 millions d'emplois
- 30 % de la population active Canada/É.-U.
- Plus de la moitié du commerce transfrontalier Canada/É.-U.

La région Grands Lacs-Saint-Laurent est... une plaque tournante névralgique du commerce en Amérique du Nord. En 2016, environ le quart de toutes les exportations de marchandises des États-Unis provenaient des États de la région, et 60 % des expéditions canadiennes provenaient de l'Ontario et du Québec (le plus haut niveau depuis 10 ans).

La machinerie et le matériel de transport sont les principaux moteurs de ce commerce, mais les produits agricoles et alimentaires, les métaux et les produits chimiques contribuent à un large éventail d'exportations.

(Source : BMO Marchés des capitaux – printemps 2017)



La Voie maritime du Saint-Laurent, artère vitale entre les Grands Lacs et le bas du fleuve Saint-Laurent, relie le cœur de l'Amérique du Nord au monde entier.

Le réseau Grands Lacs-Voie maritime

Le réseau Grands Lacs-Voie maritime est une « autoroute maritime » de 3 700 km qui s'étend de l'océan Atlantique jusqu'aux Grands Lacs. Plus de 160 millions de tonnes de marchandises sont transportées sur la voie navigable tous les ans.

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE RÉSEAU GRANDS LACS-VOIE MARITIME SOUTIENT :

35 milliards \$
d'activité économique

227 000
emplois

14,6 milliards \$
en salaires

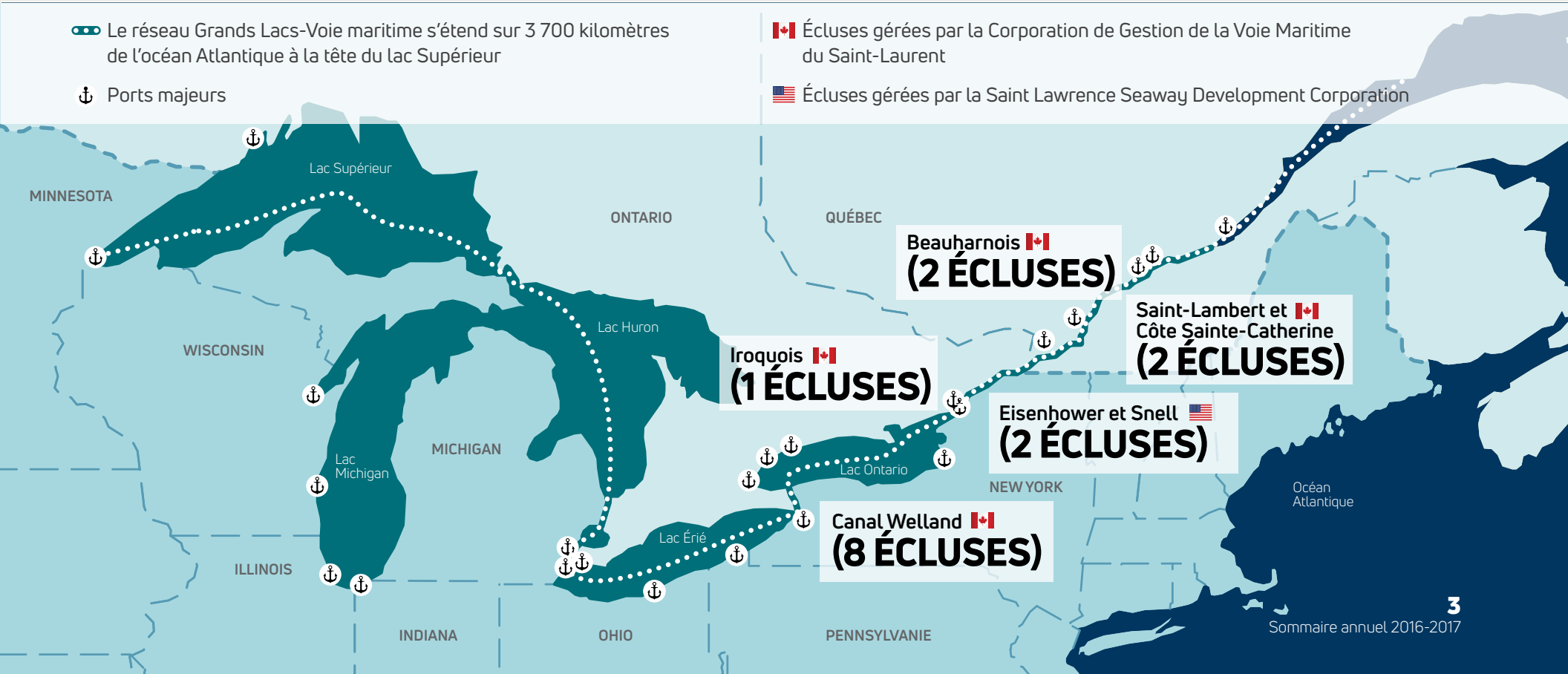
Source : Les retombées économiques du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent (Martin Associates, octobre 2011)

Le réseau Grands Lacs-Voie maritime s'étend sur 3 700 kilomètres de l'océan Atlantique à la tête du lac Supérieur

Ports majeurs

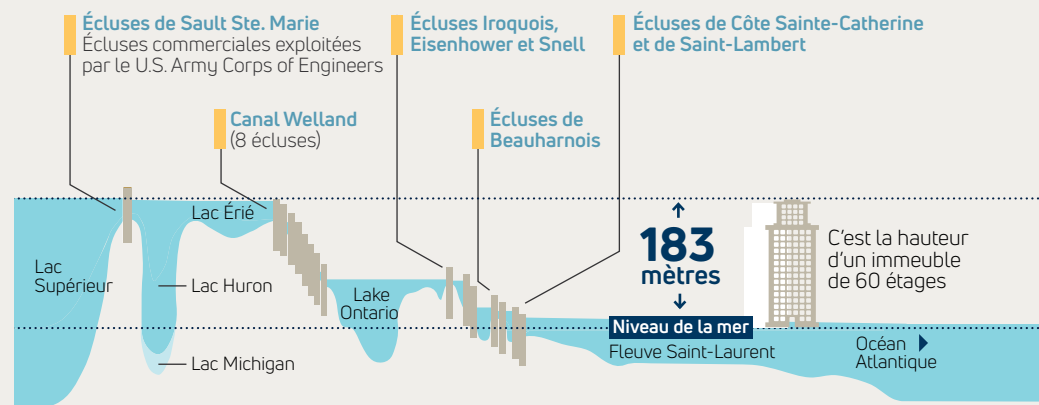
Écluses gérées par la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

Écluses gérées par la Saint Lawrence Seaway Development Corporation



Au sujet de la Voie maritime du Saint-Laurent

La Voie maritime du Saint-Laurent, atout binational, comprend 15 écluses (13 canadiennes et 2 américaines) qui permettent aux navires de naviguer entre Montréal et le lac Érié, dont l'écart d'élévation atteint 168 mètres. Grâce aux écluses de Sault Ste. Marie, gérées par le U.S. Army Corps of Engineers, les navires peuvent ensuite atteindre le lac Supérieur, à 183 mètres au-dessus du niveau de la mer.



Faits et chiffres sur la Voie maritime

Le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent est la voie navigable à fort tirant d'eau **la plus longue au monde**.

1959

Ouverture à la navigation en eau profonde

Dimensions des écluses

Longueur
233,5 m (766 pi)
Largeur
24,4 m (80 pi)
Profondeur de l'eau
9,1 m (30 pi)

Dimensions maximales des navires

Largeur maximale
23,77 m (78 pi)
Capacité
Transporte jusqu'à 30 000 tm par voyage
Longueur maximale
225,5 m (740 pi)
Tirant d'air maximal
35,5 m (116 pi, 6 po)
Tirant d'eau maximal
8,08 m (26 pi, 6 po)*

*Les navires commerciaux dotés de la technologie du système d'information sur le tirant d'eau (SIT) sont autorisés à exploiter un tirant d'eau maximal de 8,15 m (26 pi, 9 po).

DULUTH (MINNESOTA)
sur le lac Supérieur

Durée du transit = 8,5 jours de navigation

Océan Atlantique

Distance = 2 038 milles nautiques (2 342 milles terrestres ou 3 700 kilomètres)
Comprend environ 245 750 kilomètres carrés (95 000 milles carrés) d'eaux navigables.

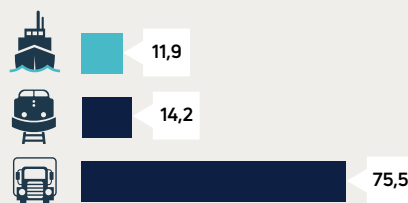
Avantages de l'expédition de marchandises sur la Voie maritime du Saint-Laurent

Transférer des marchandises d'un mode terrestre au mode maritime

- **réduit** la congestion sur nos routes et nos chemins de fer
- **augmente** notre efficacité énergétique globale
- **réduit** le total des émissions de gaz à effet de serre

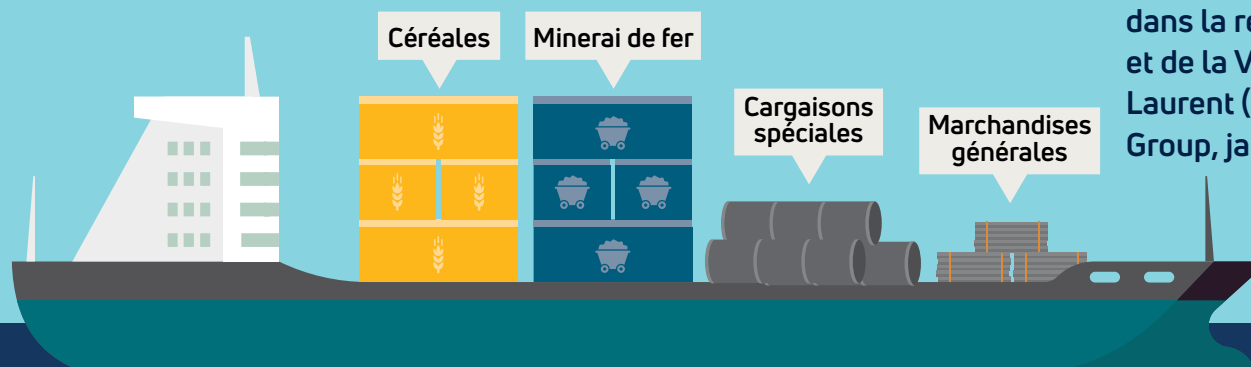
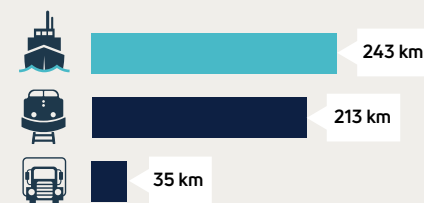
NAVIRES = LE MEILLEUR BILAN CARBONE

Grammes de CO₂ par tonne-km



NAVIRES = LA MEILLEURE EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

Distance (en kilomètres) parcourue par 1 tonne de marchandises sur 1 litre de carburant



Impacts environnementaux et sociaux du transport maritime dans la région des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent (Research and Traffic Group, janvier 2013)

Principales cargaisons sur la Voie maritime

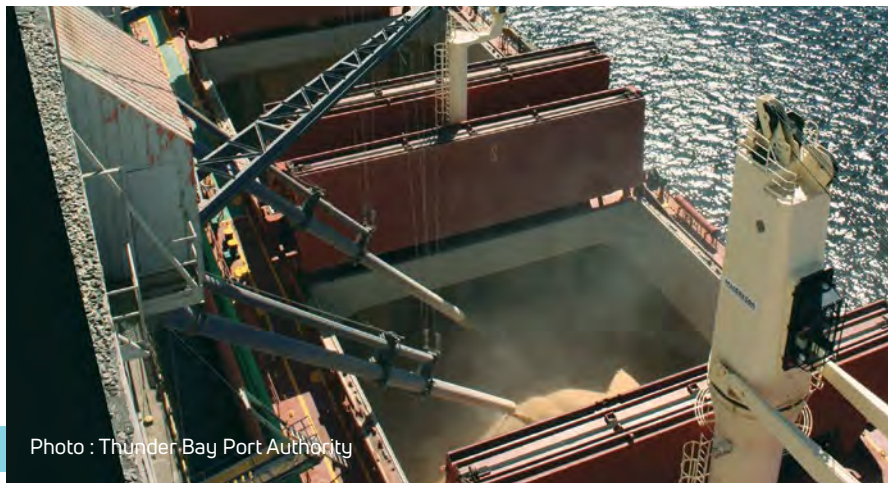


Photo : Thunder Bay Port Authority

CÉRÉALES

Blé, maïs, soya, orge, canola et avoine figurent parmi les principaux produits transportés.

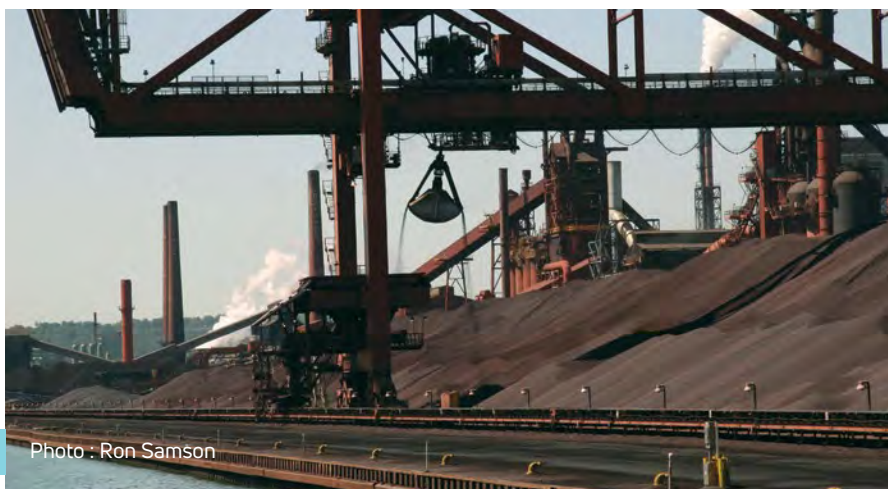


Photo : Ron Samson

MINÉRAI DE FER

Le minerai de fer est le principal ingrédient de l'acier, matière essentielle pour des centaines d'industries manufacturières.



Photo : McKeil Marine Ltd.

VRAC SEC

Le vrac sec est constitué de produits non conditionnés tels que pierre ou gravier, sable, sel, ciment, potasse et gypse.

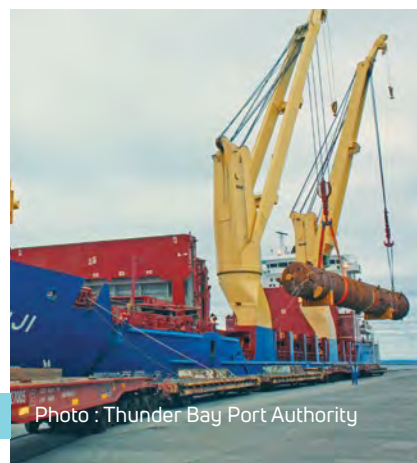


Photo : Thunder Bay Port Authority

MARCHANDISES GÉNÉRALES

Les marchandises générales englobent de nombreux produits, comme des brames de fer ou d'acier, des machines ou des éoliennes.

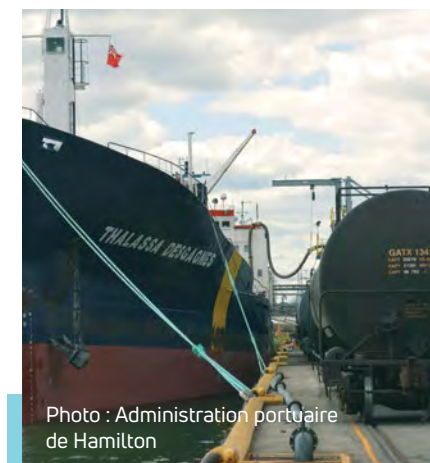


Photo : Administration portuaire de Hamilton

VRAC LIQUIDE

Le vrac liquide peut être des produits pétroliers raffinés (essence, carburant diesel, kérosène, carburant aviation) ou des carburants de remplacement (éthanol, biodiesel).

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime

du Saint-Laurent (CGVMSL, ou la « Corporation »), qui a remplacé l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, est une société sans but lucratif créée en 1998 par le gouvernement du Canada, les utilisateurs de la Voie maritime et d'autres intervenants clés. Conformément à la *Loi maritime du Canada*, la Corporation gère et exploite les installations canadiennes de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui restent la propriété du gouvernement du Canada, en vertu d'un accord à long terme conclu avec Transports Canada.

Vision

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent et ses partenaires – un réseau de transport essentiel et flexible, reliant le cœur de l'Amérique du Nord au reste du monde.

Buts et résultats recherchés

CROISSANCE DES AFFAIRES

Accroître les bénéfices – économiques, sociaux et environnementaux – du mode maritime en optimisant l'utilisation des écluses et des chenaux de la Voie maritime.

EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE

Veiller à ce que tous les utilisateurs de la Voie maritime bénéficient d'un service sûr et fiable, leur permettant de mener leurs activités de transport efficacement.

MAIN-D'ŒUVRE TRÈS PERFORMANTE

Créer un environnement de travail favorable à des employés compétents, mobilisés et polyvalents, qui assument la responsabilité de leur propre succès et des résultats de la Corporation.

ENGAGEMENT DES INTERVENANTS

En tant que gardiens d'une ressource partagée, aligner les points de vue de tous les intervenants sur la façon dont la Voie maritime peut servir efficacement les intérêts économiques, sociaux et environnementaux.

DURABILITÉ FINANCIÈRE

Gérer les ressources de manière à en assurer l'utilisation optimale, tout en minimisant les coûts pour les utilisateurs et les propriétaires du réseau.

Valeurs

RESPECT



SÉCURITÉ



INTÉGRITÉ



COLLABORATION



INNOVATION



Mission

Nous sommes au service de nos clients en faisant transiter les navires de façon économique, efficace, écologique et socialement responsable dans un réseau de voies navigables sûres, sécuritaires et fiables afin d'apporter une valeur à l'économie nord-américaine.



Message du président

Le thème du rapport de cette année, *Relier le cœur de l'Amérique du Nord au monde entier*, souligne le rôle vital que joue la Voie maritime du Saint-Laurent.

Le 20 mars 2017, j'ai eu l'honneur d'accueillir le ministre des Transports à l'écluse de Saint-Lambert pour souligner l'ouverture officielle de la 59^e saison de navigation. Le ministre y a pris la parole comme conférencier spécial, rendant hommage au rôle joué par la Corporation dans la gestion efficace d'un portail

vital des transports. « Il est gratifiant, a-t-il dit, de constater que la Voie maritime et ses partenaires continuent de moderniser leurs activités, pour les rendre plus efficaces en même temps que plus écologiques. » Autre aspect notable de l'ouverture : le *CSL St-Laurent*, premier navire de la saison, était orné d'une œuvre d'art commandée par CSL en hommage au 150^e anniversaire du Canada et au 375^e de la ville de Montréal. La murale représente une bernache du Canada en plein vol, comme on en voit souvent le long du fleuve Saint-Laurent, et elle exprime l'harmonie entre le navire et l'environnement. Le message est particulièrement significatif pour ceux d'entre nous qui sont tributaires de la voie navigable.

Participants à l'ouverture officielle de la saison de navigation 2017 de la Voie maritime (Photo : Joe Alvoeiro)

De gauche à droite : Catherine Higgins (sous-ministre adjointe, Transports Canada), Georges Farrah (Stratégie maritime du Québec), Tom Lavigne (administrateur associé, Saint Lawrence Seaway Development Corporation), Julie Gascon (commissaire adjointe, Garde côtière canadienne), Finn Martin (fils de David Martin), David Martin (Canada Steamship Lines), Joé Belley (capitaine, *CSL St-Laurent*), Vincent Paradis (chef mécanicien, *CSL St-Laurent*), Louis Martel (président et chef de la direction, Groupe CSL), Terence Bowles (président et chef de la direction, Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent), l'hon. Marc Garneau (ministre des Transports), l'hon. Jean D'Amour (ministre délégué aux Affaires maritimes du Québec), Aref Salem (Ville de Montréal), l'hon. Benoît Bouchard (commissaire, Commission mixte internationale), Craig Middlebrook (administrateur par intérim, Saint Lawrence Seaway Development Corporation)



Au cours de l'exercice 2016-2017, la Voie maritime a continué de servir d'artère vitale du commerce pour de nombreux secteurs de l'économie. Le transport de céréales a apporté le plus aux 35 millions de tonnes de marchandises qui sont passées par les écluses de la Voie maritime du Saint-Laurent. Une forte augmentation de l'activité, vers la fin de la saison de navigation 2016, a permis aux agriculteurs de livrer leurs récoltes à des marchés du monde entier efficacement et en toute sécurité.

Sur le plan financier, nous avons terminé l'année avec des revenus des péages de 65,4 millions de dollars, grâce à une combinaison favorable de cargaisons de valeur supérieure. Avec 3,6 millions de dollars d'autres revenus, les revenus totaux se sont élevés à 68 millions de dollars. Les frais d'exploitation se sont établis à 59,5 millions de dollars, 6 % de moins que l'année précédente par suite de gains en efficacité procurés par le programme de modernisation et d'autres améliorations. Au final, les revenus étaient supérieurs aux frais d'exploitation de 9,5 millions de dollars.

En tant que pièce maîtresse reliant le cœur de l'Amérique du Nord au monde entier, la Voie maritime du Saint-Laurent facilite le commerce avec plus de 50 nations. Depuis que la Voie maritime a été achevée en 1959, plus de 2,9 milliards de tonnes de marchandises ont été transportées sur ses eaux. Un rapport publié ce printemps illustre l'énorme apport économique des deux provinces et huit États riverains du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.

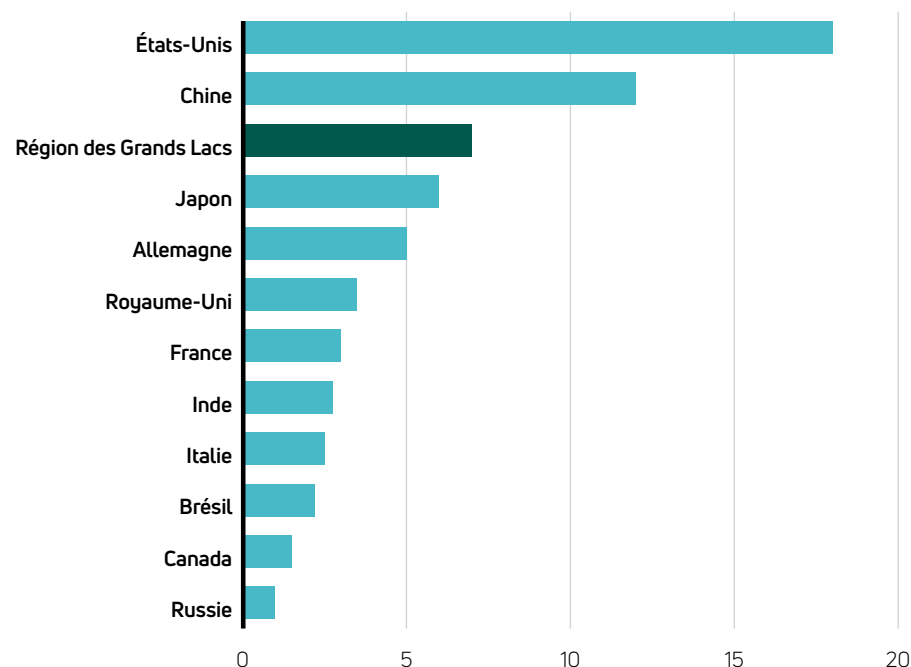
Aujourd'hui, le transport de marchandises dans l'ensemble du réseau Grands Lacs-Voie maritime soutient plus de 227 000 emplois au Canada et aux États-Unis¹. Ces chiffres sont impressionnants, mais la Voie maritime du Saint-Laurent peut contribuer encore davantage à l'économie nord-américaine. Les écluses et chenaux existants de la Voie maritime ont la capacité de recevoir le double du volume actuel des expéditions, c'est-à-dire d'atteindre les 80 millions de tonnes de marchandises par année.

Pour tirer le meilleur parti possible de cette capacité disponible, la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent a mis au point un programme de modernisation par l'implantation de l'amarrage mains libres (AML) et de la commande à distance à toutes les écluses élevées de la Voie maritime. Le programme a été lancé en 2013, et les travaux ont commencé aux trois dernières écluses l'hiver dernier. Une fois que les changements seront opérationnels à ces écluses au cours de la saison de navigation 2017, la Corporation aura mené à bien son programme de modernisation.

La Voie maritime du Saint-Laurent facilite le commerce avec plus de 50 nations. Depuis que la Voie maritime a été achevée en 1959, plus de 2,9 milliards de tonnes de marchandises ont été transportées sur ses eaux.

PRODUIT INTÉRIEUR BRUT

2015 (en milliers de milliards \$US)



La région Grands Lacs-Saint-Laurent est une vaste entité géographique et un moteur vital de l'économie nord-américaine. Sa production économique s'élevait à quelque 6 000 milliards de dollars américains en 2016. Elle représente 30 % de l'activité économique et des emplois du Canada et des États-Unis réunis. Sa production dépasse celle du Japon, de l'Allemagne, du Royaume-Uni et de la France. Si la région était un pays, elle serait la troisième plus grande économie mondiale, devancée seulement par les États-Unis et la Chine – ayant notamment surpassé le Japon il y a quelques années. En somme, on ne saurait trop insister sur l'importance économique de la région.

(Source : BMO Marchés des capitaux, printemps 2017)

1 Les retombées économiques du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent (Martin Associates, octobre 2011)

L'utilisation de ventouses d'amarrage pour immobiliser un navire dans une écluse élimine dans la plupart des cas la nécessité que le personnel de la Voie maritime amarre manuellement un navire au moyen de câbles. Les écluses seront aussi commandées à partir de nos centres de contrôle des opérations, des installations de pointe nouvellement modernisées, dans les sections Niagara et Montréal-lac Ontario de la Voie maritime. Ces changements sont la plus importante transformation des opérations depuis l'ouverture de la Voie maritime en 1959. Ils permettront aux transits des navires d'être gérés de façon sûre et efficace pendant les décennies à venir.

Notre programme de modernisation a aussi contribué à rehausser la sécurité du personnel de la Voie maritime et des équipages des navires. La Corporation a enregistré des résultats exemplaires en matière de sécurité en 2016-2017, connaissant un seul cas de blessure entraînant une perte de temps. Notre excellent bilan de sécurité peut aussi être attribué à diverses initiatives que nous avons lancées ces dernières années pour propager une culture où prime la sécurité.

En plus de notre programme de modernisation, nous continuons de remettre à neuf et d'améliorer les écluses et les structures de la Voie maritime. Dans le cas du canal Welland, elles datent de 1932. Cette dernière année, nous avons investi 68 millions de dollars dans le renouvellement des actifs. Cette approche proactive de l'entretien est essentielle pour perpétuer le dossier remarquable de la Voie maritime en ce qui concerne la disponibilité du réseau.

Je suis convaincu qu'avec nos partenaires, nous sommes en excellente posture pour continuer de jouer un rôle précieux en reliant le cœur de l'Amérique du Nord aux marchés du monde entier. Les économistes prévoient une période de croissance lente mais constante pour les économies mondiales. En particulier, l'encourageante progression économique du Canada et des États-Unis, combinée à la ratification de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Europe, devrait favoriser le trafic sur la Voie maritime.

Je conclurai avec l'énoncé de vision de la Corporation : *La CGVMSL... un réseau de transport essentiel et flexible reliant le cœur de l'Amérique du Nord au monde entier.* Alors que nous gérons la Voie maritime depuis bientôt 20 ans, le rapport de cette année met en évidence la façon dont la Corporation réussit à accomplir le mandat qui lui a été confié en 1998 et à réaliser sa vision.

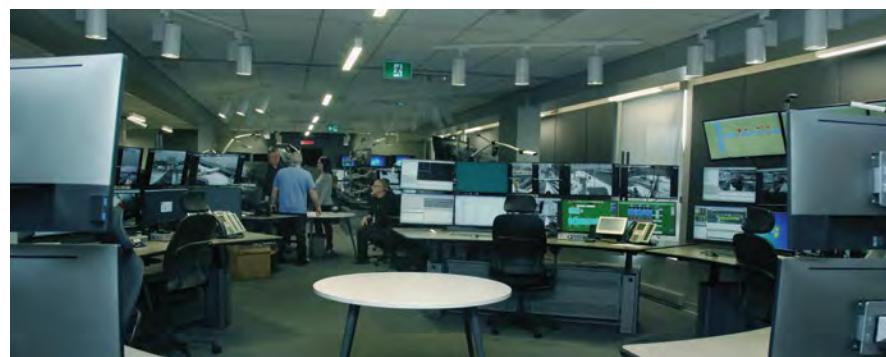
Notre excellent bilan de sécurité peut aussi être attribué à diverses initiatives que nous avons lancées ces dernières années pour propager une culture où prime la sécurité.



Trois jeux de ventouses montés sur rails servent à immobiliser un navire dans une écluse sans câbles d'amarrage.



Les ventouses montent ou descendent le long du mur de l'écluse à mesure que le navire est soulevé ou abaissé.



Le nouveau centre des opérations de la section Niagara.

Croissance des affaires

Les résultats de 2016-2017 englobent la saison de navigation qui s'est étendue du 21 mars 2016 au 31 décembre 2016.

Simple. Concurrentielle. Branchée.

Simple. La Corporation s'attache à créer, par l'entremise de l'Autoroute H₂O, une façon simple, intégrée de faire des affaires dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime.

Concurrentielle. Les péages incitatifs et la capacité unique de réunir des décideurs du secteur des transports font de l'Autoroute H₂O un réseau économique et concurrentiel.

Branchée. Les contacts et les relations de l'Autoroute H₂O constituent un vaste réseau jouissant d'une grande expérience.

La Corporation tient, de concert avec diverses parties prenantes, à diversifier les possibilités de transport de marchandises et à augmenter le tonnage sur le réseau.

Photo : Canfornav



Résultats du trafic

En 2016, le trafic sur la Voie maritime a été de 35,0 millions de tonnes, soit 3,4 % ou 1,2 million de tonnes de moins qu'en 2015. Les exportations de céréales, les importations d'acier et le vrac liquide sont restés aisément

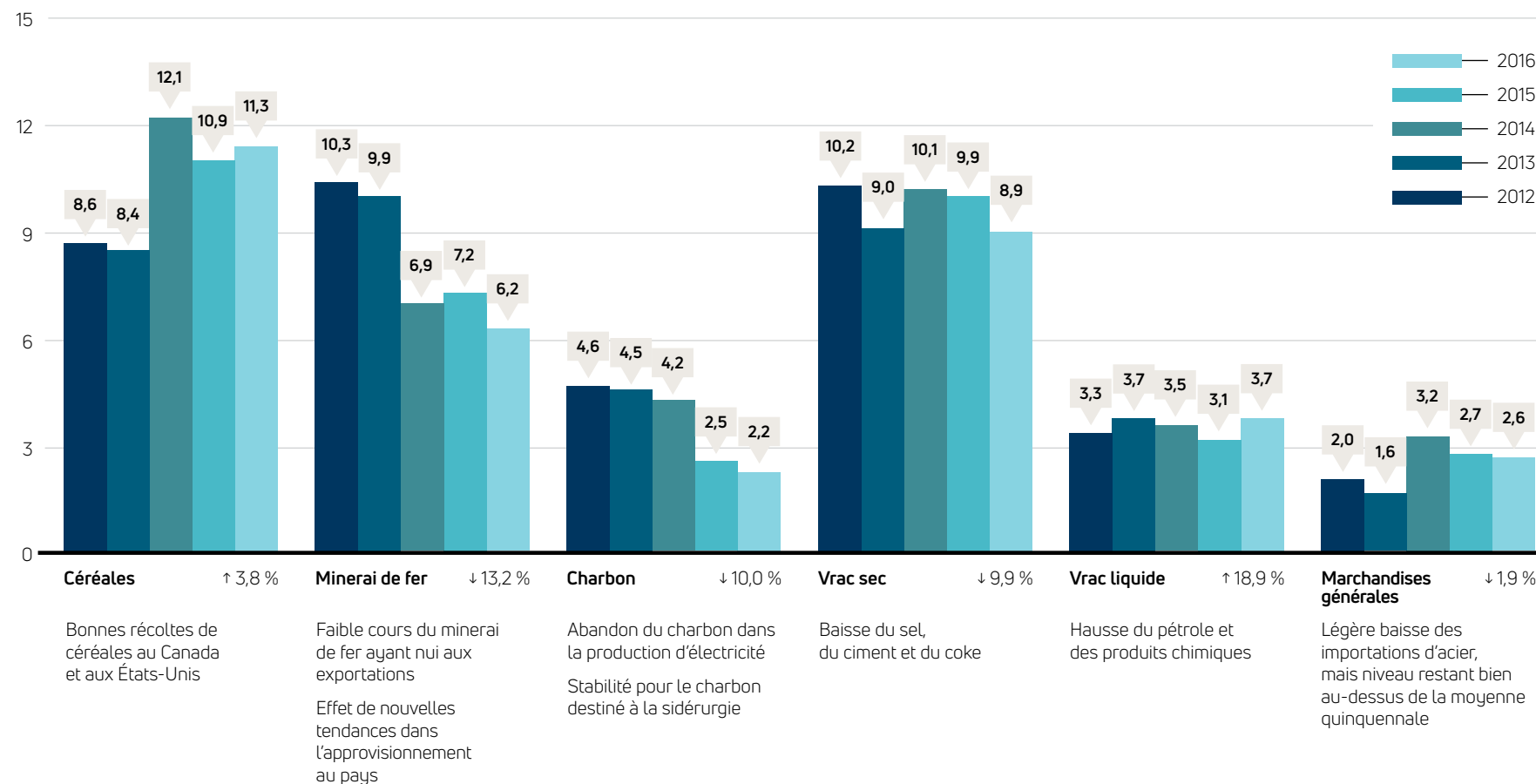
au-delà de leurs moyennes quinquennales respectives, mais le volume a quelque peu faibli pour d'autres produits, comme le minerai de fer, le charbon et le sel. Le trafic de navires est toutefois resté stable.

RÉSULTATS DU TRAFIC – COMBINÉ

(total des cargaisons en millions de tonnes)

Tonnage total : 35,0 MT ↓ 3,4 %

Nombre de navires : 3 774 ↓ 0,2 %



Résultats des nouvelles affaires en 2016

Le Programme incitatif à la nouvelle clientèle offre des réductions de tarif pour les « nouvelles » expéditions de marchandises. Il a suscité 51 demandes en 2016, dont 48 ont été approuvées.

Il y a eu en tout 491 mouvements au titre de la nouvelle clientèle en 2016. Ils correspondent à 1,3 millions de tonnes et des recettes de 2,8 millions de dollars. En tête de liste figurent des importations d'acier et des exportations de céréales.

Des éoliennes provenant d'Allemagne, du Danemark et de Chine, en route vers des destinations aussi bien au Canada qu'aux États-Unis, sont un exemple de nouvelles affaires. Autre exemple, il y a des importations et des exportations de machinerie entre des entreprises canadiennes et américaines et des entités en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne. Avant l'adoption de certaines mesures incitatives, la machinerie était surtout expédiée en passant par d'autres portails.

Péages de la Voie maritime

Les péages ont augmenté de 2 % pour la saison de navigation 2016, et ils augmenteront encore de 2 % en 2017.

Péages incitatifs de la Voie maritime

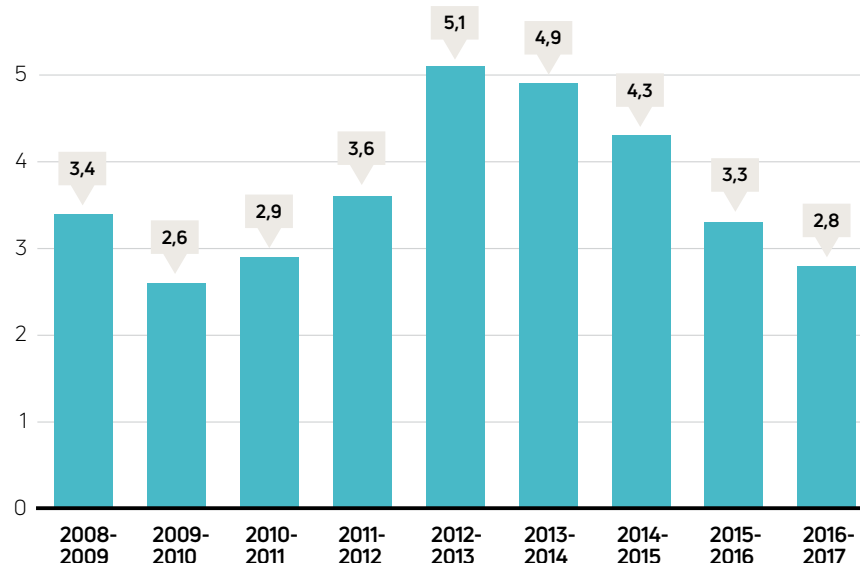
Les divers programmes de péages incitatifs de la Corporation resteront en place pour la saison de navigation 2017. En font partie les programmes incitatifs à la nouvelle clientèle, au volume et au service, ainsi que le nouveau Programme incitatif de portail.

Les programmes incitatifs à la nouvelle clientèle et au service continuent de susciter l'intérêt de clients actuels et potentiels. Le nouveau Programme incitatif de portail offre aux expéditeurs un pourcentage négocié de réduction des taux des péages sur les cargaisons, visant à attirer sur la Voie maritime de nouvelles expéditions qui passent actuellement par d'autres points d'accès.

RÉSULTATS DES NOUVELLES AFFAIRES

(en millions de dollars)

Tonnage total : 1,3 MT
Expéditions : 491

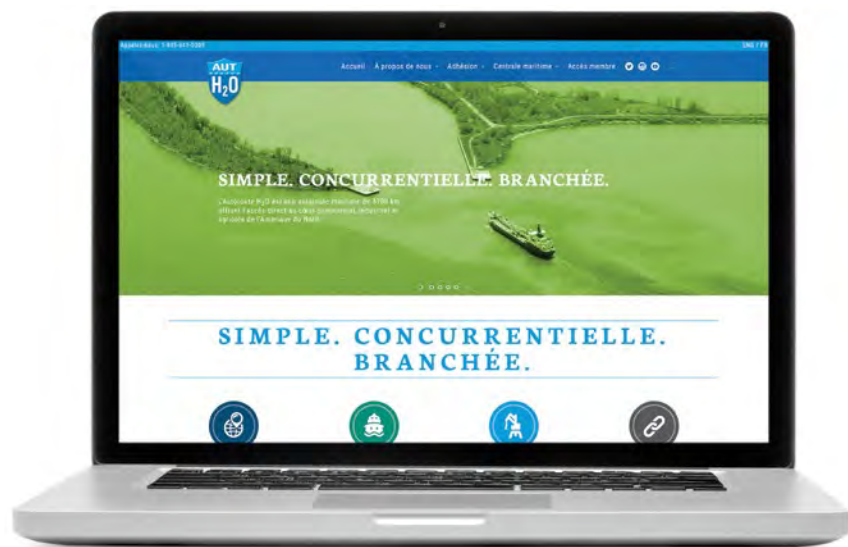


Initiatives de marketing binationales

Les équipes du développement des marchés de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent et de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis continuent de faire œuvre commune pour planifier et réaliser des initiatives de marketing. Celles-ci sont ancrées par le programme Autoroute H₂O, et elles comprennent la commandite de diverses campagnes de marketing, l'organisation de missions commerciales, la tenue de la conférence annuelle Autoroute H₂O et la participation à des salons commerciaux et autres ateliers.

En vue d'attirer davantage de trafic et de marchandises, des efforts continuent de cibler des segments précis du marché du vrac et des marchandises générales au moyen de publicité incitant à choisir l'Autoroute H₂O. La campagne la plus récente a pour thème « Simple. Concurrentielle. Branchée. »

Le nouveau site Web Autoroute H₂O est en ligne depuis un peu plus d'un an. Avec sa présentation polyvalente, le site révisé peut organiser idéalement le contenu pour des téléphones intelligents, des tablettes et des ordinateurs classiques. Dans l'ensemble, il a bénéficié d'un nombre accru de visiteurs, et les visiteurs y ont passé davantage de temps et consulté davantage de pages par visite.



La mission commerciale annuelle de la Voie maritime a choisi une orientation intérieure pour la deuxième fois de son histoire. L'initiative binationale a réuni 26 intervenants du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent à Houston (Texas). Les délégués ont participé à l'exposition Breakbulk Americas, où le stand Autoroute H₂O a servi de base à partir de laquelle ils pouvaient promouvoir leurs organisations respectives auprès de clients potentiels. Par ailleurs, les délégués ont pu faire le plein d'information sur les expéditions de divers produits, récolter des données comparatives et nouer des liens utiles au développement commercial.

L'équipe du développement des marchés de l'Autoroute H₂O a aussi participé à l'exposition Breakbulk Europe, le plus grand salon commercial pour spécialistes du transport de vrac et des cargaisons spéciales avec quelque 8 000 visiteurs et plus de 400 exposants.

La Conférence Autoroute H₂O 2016 a réuni plus de 160 participants et bénéficié d'un solide appui financier de ses commanditaires, établissant de nouveaux records sur ces deux plans. La Conférence est toujours une activité clé de l'Autoroute H₂O. Les intervenants du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent peuvent y faire du réseautage, se renseigner et développer leurs affaires.



Stand de l'Autoroute H₂O à l'exposition Breakbulk Americas de Houston (Texas)

Première rangée, de gauche à droite : Bruce Hodgson (directeur, Développement des marchés, St. Lawrence Seaway Management Corporation), Adam Schlicht (représentant régional des Grands Lacs, Saint Lawrence Seaway Development Corporation), Kim Sedore (gestionnaire des biens immobiliers commerciaux, Administration portuaire de Hamilton), Vince D'Amico (directeur, Développement des marchés, Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent)

Rangée arrière, de gauche à droite : Joseph Cappel (vice-président, Développement commercial, Toledo-Lucas Port Authority), Chris Blessing, (Marketing et service à la clientèle, Midwest Terminals of Toledo International), Peter Hirthe (représentant principal, Développement commercial, Port de Milwaukee)

Excellence opérationnelle

La Corporation et son personnel transforment la nature des éclusages et des transits des navires dans la Voie maritime grâce à l'adoption de l'amarrage mains libres (AML) et à la transition vers la commande à distance des écluses. En même temps que le renouvellement en cours des actifs de la Voie maritime, les investissements

en ce sens apporteront de grands gains en efficacité opérationnelle, en fiabilité et en sécurité. Ils permettront aussi à la Voie maritime du Saint-Laurent de servir efficacement ceux qui comptent sur elle pour les décennies à venir.



Écluse 3 du canal Welland
(les ventouses d'AML sont
prêtes à amarrer un navire)

Saison de navigation

En 2016, La Voie maritime du Saint-Laurent a entamé sa 58^e saison de navigation le 21 mars dans la section Niagara (canal Welland) et le 23 mars dans la section Montréal-Lac Ontario (MLO). La section MLO est restée ouverte 284 jours, et la section Niagara, 286 jours, ce qui égale le record de la saison de navigation la plus longue. Les derniers transits se sont faits respectivement le 29 décembre dans la section MLO et le 30 décembre dans la section Niagara.

En ce qui concerne la durée des transits, la section Niagara a enregistré un retard moyen de 31 minutes, alors que l'objectif était de 20 minutes ou moins. Une bonne part des retards est attribuable à la navigation à sens unique imposée au début de la saison pour permettre d'achever l'installation du matériel AML aux écluses en paliers. Dans la section MLO, les résultats ont été positifs : le retard moyen par transit de 15 minutes est nettement en avance sur l'objectif de 20 minutes ou moins fixé par la Corporation.

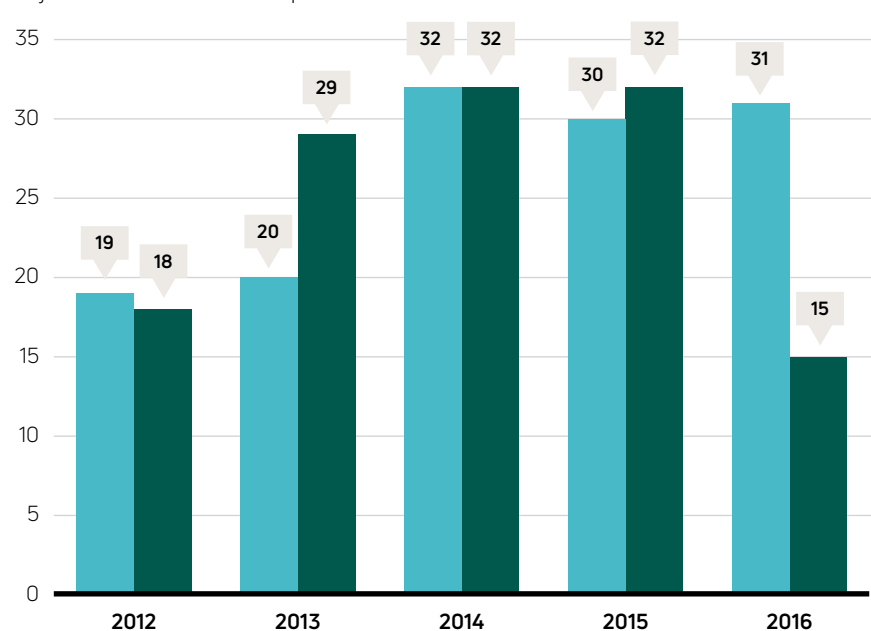
État de préparation aux situations d'urgence

La Corporation a organisé des exercices pendant la saison 2016 pour valider son plan d'intervention en cas d'urgence, former le personnel et améliorer les communications et la coordination avec des organismes externes.

- En novembre, le personnel de la section MLO a mené un exercice sur table avec le personnel de l'homologue américain de la Corporation, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC). Il s'agissait de discuter de planification et de coordination des activités de façon à s'assurer qu'au moins une des grues de la Voie maritime, soit la *Hercules* de la CGVMSL, soit la *Grasse River* de la SLSDC, soit en tout temps disponible pour intervenir dans les écluses de la Voie maritime.
- Le personnel de la section Niagara a effectué un exercice fondé sur un scénario de déversement d'hydrocarbures. Le personnel d'intervention d'urgence a envisagé diverses options opérationnelles. Les leçons qui en ont été dégagées ont été intégrées aux mesures d'intervention d'urgence de la Corporation.

RETARDS PAR TRANSIT ATTRIBUABLES AU RÉSEAU

Objectif : moins de 20 minutes par transit



En plus d'exercices structurés, la Corporation participe chaque année à des activités de formation sur le déploiement de barrages flottants. Elle veut ainsi assurer l'efficacité de l'intervention en cas de déversement.

Parallèlement à l'examen spécial réalisé en 2016, la Corporation a engagé le groupe Emergency Response Management Consulting Ltd. pour valider son plan d'intervention en cas d'urgence. Il a constaté que le plan de la Corporation abordait les aspects clés voulus pour assurer une intervention efficace en cas d'urgence.

Sécurité maritime

Au cours de la saison de navigation 2016, il y a eu quatre incidents occasionnant des dommages à un navire. Les quatre incidents, dans lesquels il y a eu contact avec une structure, correspondent à un taux de 0,6 incident par 1 000 transits de navires. Ce taux, en forte baisse par rapport à celui de 2015, est le plus faible des cinq dernières années. Le transport maritime continue de s'affirmer comme le moyen le plus sûr et le plus fiable de transporter des marchandises.

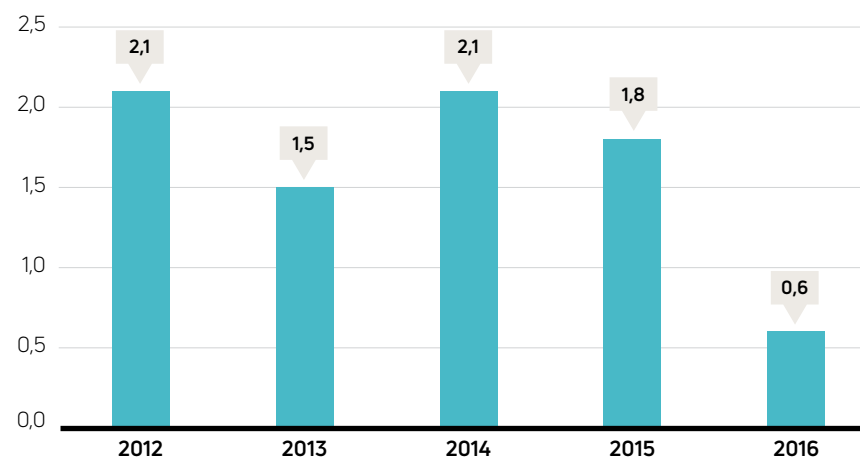
Gestion de l'eau de ballast

Le Groupe de travail sur l'eau de ballast dans les Grands Lacs et la Voie maritime (GTB), composé de représentants de la Garde côtière américaine (USCG), de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC) des États-Unis, de Transports Canada – Sécurité et sûreté maritimes (TCSSM) et de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), a préparé le rapport sur la gestion de l'eau de ballast dans les Grands Lacs et la Voie maritime en 2016. Le Groupe a pour mandat d'élaborer, de rehausser et de coordonner les efforts binationaux consacrés à la conformité aux règles et à l'application des règles en vue de réduire l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes par l'eau de ballast et ses sédiments.

En 2016, 100 % des navires en route vers la Voie maritime et les Grands Lacs depuis l'extérieur de la zone économique exclusive (ZEE) ont été soumis à des examens de la gestion de l'eau de ballast. Les vérifications ont indiqué qu'il n'y a eu aucun cas où de l'eau de ballast non conforme a été rejetée dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime. Sur les 466 transits de navires, quelque 8 488 citernes de ballast ont été contrôlées, et 100 % des formulaires de rapport sur l'eau de ballast ont été vérifiés pour évaluer les antécédents en matière d'eau de ballast, l'observation des règlements, les détails du voyage et les lieux de vidange prévus. Les inspecteurs ont repéré 69 transits – pour un total de 293 citernes – dans lesquels l'eau de ballast n'était pas conforme; les navires en cause ont été tenus soit de conserver leur eau de ballast et ses

TAUX D'INCIDENTS DE NAVIRES

(nombre d'incidents par 1 000 transits)



sédiments à bord, soit de traiter l'eau de ballast en recourant à des méthodes sûres pour l'environnement et approuvées, soit de retourner en mer pour effectuer un échange de l'eau de ballast.

Depuis 2006, les exigences concernant la gestion de l'eau de ballast dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent sont les plus rigoureuses au monde. Les règlements sur l'eau de ballast appliqués par l'USCG, TCSSM et la Voie maritime prévoient le rinçage à l'eau de mer, une documentation détaillée, des inspections plus serrées et des pénalités civiles. Ils constituent un régime réglementaire détaillé protégeant le réseau Grands Lacs-Voie maritime. Selon des recherches indépendantes menées par Pêches et Océans Canada (Sciences), le risque d'introduction dans les Grands Lacs d'espèces aquatiques envahissantes transportées par l'eau de ballast est extrêmement faible.

Modernisation

Le programme de modernisation met l'accent sur la technologie pour accroître l'efficacité et la sécurité des opérations d'éclusage. Ce projet est principalement axé sur le premier système au monde d'amarrage au moyen de ventouses, qu'on appelle amarrage mains libres (AML), utilisé aux écluses élevées.

D'ici la fin de la saison de navigation 2017, toutes les écluses élevées canadiennes utiliseront la technologie AML pour faire passer les navires, éliminant la nécessité de câbles d'amarrage. En plus de l'AML, le programme de modernisation comprend la commande à distance des écluses de la Voie maritime. Contrôleurs et opérateurs travaillent maintenant à partir de deux centres de contrôle des opérations de calibre mondial, à Saint-Lambert (Québec) et à St. Catharines (Ontario).

La Corporation tire ainsi parti de la technologie pour satisfaire aux besoins des utilisateurs. Elle communique constamment avec les transporteurs, les capitaines des navires et les pilotes pour faire en sorte que la transition n'entrave en rien la qualité du service aux clients qu'elle tient à assurer sur la Voie maritime.

Fiabilité de l'infrastructure et renouvellement des actifs

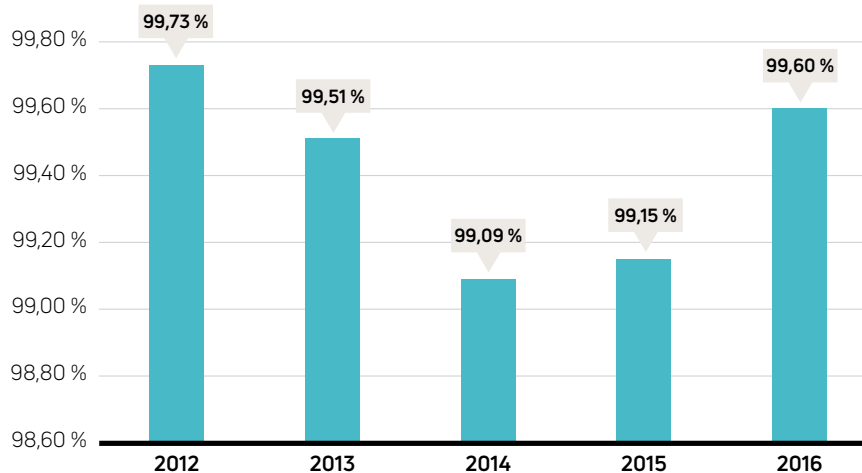
Au cours de la saison de navigation 2016, le taux de disponibilité du réseau, qui prend en compte les retards attribuables à la Voie maritime, a été de 99,60 %; l'objectif était de 99,00 %.

Le maintien d'un réseau de transport sûr, fiable et économique est essentiel à la compétitivité de la Voie maritime. La Corporation utilise un système de gestion des actifs depuis le milieu des années 1990 afin d'optimiser la valeur de ses actifs et d'établir une planification sur le long terme, de sorte que les dépenses en immobilisations répondent aux objectifs opérationnels et mènent à des niveaux constamment élevés de disponibilité du réseau.

Le système de gestion des actifs de la Corporation est fondé sur un cycle d'activités d'inspection et d'évaluation, et un processus de décision en fonction des risques pour la planification des travaux correctifs. Un des produits du système est un portefeuille des projets établi chaque année. En 2016-2017, il représentait 68 millions de dollars en renouvellement des actifs et en travaux majeurs d'entretien, sans compter le programme de modernisation.

DISPONIBILITÉ DU RÉSEAU

Objectif 99,00 %



D'ici la fin de la saison de navigation 2017, toutes les écluses élevées canadiennes utiliseront la technologie AML pour faire passer les navires.



En 2016-2017, la Corporation a parachevé le programme majeur de remplacement de 1,9 km de murs d'approche ou d'amarrage du canal Welland. Dans ce projet, géré comme un seul projet de conception-soumission-construction d'une valeur estimée de 95 millions de dollars sur quatre ans, des murs en pilots de bois ont été remplacés à l'extrémité supérieure des écluses 1, 2 et 3 et à l'extrémité inférieure de l'écluse 3. Au cours de l'hiver dernier, la dernière phase du projet a été menée à bien, consistant à remplacer le mur d'approche à l'extrémité inférieure de l'écluse 3, au coût de 19,9 millions de dollars. Grâce à des pratiques de planification exemplaires et à un suivi rigoureux, le projet a respecté le budget et les délais tout au long des quatre ans de sa réalisation.

Le programme de sécurité maritime est un autre important volet du renouvellement des actifs. Ce projet de deux ans et de quelque 15 millions de dollars sera terminé d'ici juillet 2017. Il améliorera la surveillance et la détection d'intrusion, le contrôle du périmètre et de l'accès ainsi que la sécurité virtuelle.

Visant sans cesse à optimiser le rendement, les ingénieurs de la Corporation cherchent constamment des solutions innovatrices pour améliorer la conception du matériel et ainsi réduire les frais d'exploitation. Par exemple, ils se sont récemment penchés sur les éléments suivants :

- nouvelle conception des chemins de roulement aux vannes à secteur;
- dispositif de protection innovateur pour les espaces confinés;
- nouvelle conception des diagonales des portes éliminant la nécessité de tendeurs;
- utilisation de dispositifs de contrôle sans fil pour accroître la productivité;
- installation aux fenêtres des centres de contrôle des opérations d'un système de réduction des interférences produites par les signaux radar, pour empêcher qu'elles perturbent les systèmes de contrôle et de communication;
- utilisation de défenses en caoutchouc au lieu de bois.



INNOVATION

Notre valeur



QUALITÉ

Notre engagement



Nouveau dispositif de contrôle sans fil

EXEMPLES DE PROJETS MAJEURS RÉALISÉS AU COURS DE L'EXERCICE 2016-2017

SECTION MONTRÉAL-LAC ONTARIO



Nouvelle voie de roulement pour les vannes à secteur de l'écluse d'Iroquois



Nouveau dispositif de protection pour les espaces confinés



Réparations au mur d'approche de l'écluse de Saint-Lambert

SECTION NIAGARA (CANAL WELLAND)



Écluses 5 et 6 – Renouvellement du revêtement et remise en état des joints latéraux et des tourillons des vannes 1 et 2



Écluse 1 – Remplacement de la poutre de l'épaulement du pivot des portes 1 et 2



Déversoir 2 : Remise en état et remplacement de vannes et du mécanisme d'entraînement



Pont 3A de la rue Carlton – Démolition et remplacement de la travée d'approche fixe



Pont 3A de la rue Carlton – Nouvelle travée d'approche, après la construction

Santé et sécurité

Entre le 1^{er} avril 2016 et le 31 mars 2017, la Corporation a enregistré une seule blessure avec perte de temps de travail. Voilà qui est une grande amélioration par rapport aux trois signalées l'année précédente. Nous réalisons de solides progrès en vue de notre objectif de zéro blessure.

Au cours de l'année, le personnel a effectué 3 172 interactions de sécurité, y compris des réunions « boîte à outils », des inspections de sécurité visant diverses écluses, structures et installations techniques, ainsi des observations sur les habitudes de travail du personnel.

Pour que les efforts déployés par la Corporation progressent de façon systématique, un système de gestion de la sécurité (SGS) a été élaboré sur base de la norme OHSAS 18001. Le SGS sert à structurer toute la documentation régissant la sécurité, à cerner les éventuelles lacunes majeures et à fixer les priorités. Une base de données a été mise en place pour consigner les observations sur la sécurité, les inspections et les réunions boîte à outils. Les données qui y sont saisies alimentent le système de mesure du rendement de la Corporation, ce qui permet à la direction de surveiller des indicateurs clés du rendement.

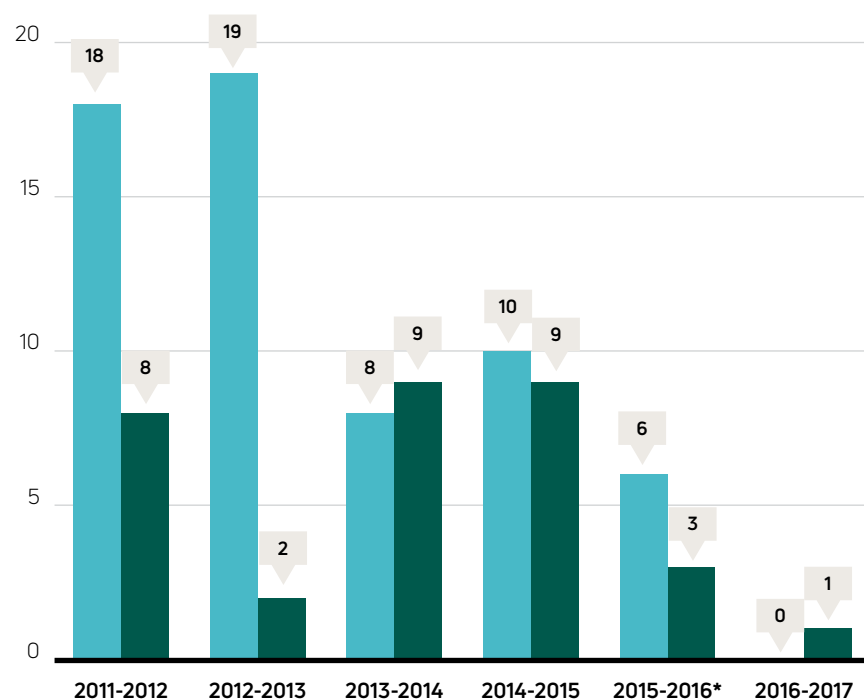
La Corporation a de nouveau organisé une série d'activités pour souligner la Semaine nord-américaine de la sécurité et de la santé au travail (SNASST), et a encouragé son personnel à « faire de la sécurité une habitude ».



Photo : Joe Alvoeiro

SANTÉ ET SÉCURITÉ

Nombre d'incidents



*données révisées de l'année passée

Au cours de l'année, le personnel a effectué 3 172 interactions de sécurité.

Main-d'œuvre très performante

La vision de la Corporation à l'égard de son personnel

est animée par des chefs de file qui, à tous les échelons, veillent à ce que le personnel soit compétent, polyvalent, engagé et responsable.



Photo : Joe Alvoeiro

Hommage à l'engagement du personnel

PRIX BOB SWENOR

Chaque année, le Prix Bob Swenor « Vivre les valeurs » est remis à un membre du personnel de la Voie maritime qui incarne les valeurs de la Corporation, qui est soucieux de développement personnel continu, qui fait preuve d'engagement envers la Corporation et envers sa communauté et qui croit profondément que chaque personne peut changer les choses. En 2016, il a été remis à Kevin Fedorchuk, éclusier électricien de la région Niagara.

Kevin a été décrit comme une personne qui est ouverte au changement et qui soutient la Corporation et ses collègues. Comme membre du comité chargé de standardiser les pratiques de travail de l'amarrage mains libres, Kevin manifeste de solides qualités de leadership, et il s'est inscrit à divers cours de gestion au Collège Niagara. Après avoir participé à un des projets Ceinture jaune Lean Six Sigma de la Corporation, il a postulé avec succès pour la deuxième phase de formation. En dehors de son travail, Kevin est actif dans sa communauté comme entraîneur de hockey et de soccer.



Kevin Fedorchuk reçoit le Prix Bob Swenor des mains de Terence Bowles.

PRIX PPU DE L'AMÉLIORATION CONTINUE

En juin 2016, Terence Bowles a annoncé que le premier Prix pour la personne ou le projet le plus utile (PPU) à l'amélioration continue était décerné à Debbie Riddle. La Corporation a créé ce prix pour rendre hommage à la personne ou au projet ayant le plus contribué à l'amélioration continue.

Le Prix PPU est décerné à un employé qui fait valoir l'importance de l'amélioration continue dans ses activités quotidiennes. Debbie Riddle était membre d'une équipe qui cherchait à réduire les erreurs dans le signalement des incidents de sécurité. Elle a dirigé un groupe multidisciplinaire qui a recommandé des façons de régler certaines des causes à l'origine des erreurs, puis a aidé à la mise en œuvre des changements voulus dans le processus de déclaration.

Le Prix PPU est décerné à un employé qui fait valoir l'importance de l'amélioration continue dans ses activités quotidiennes.



Le vice-président des Opérations Guy Yelle (depuis lors parti à la retraite) présente le Prix PPU à Debbie Riddle, en compagnie du vice-président, Opérations et Technologie, Jim Athanasiou et du président et chef de la direction Terence Bowles (à droite).

PRIX DU PRÉSIDENT POUR LA SÉCURITÉ

Le Prix du président pour la sécurité 2016-2017 a été présenté à l'équipe du génie mécanique de Niagara. Entre autres réalisations, elle a amélioré le programme de cadenassage/étiquetage, assuré la conception technique de meilleurs points d'attache des harnais de sécurité et assumé l'initiative en vue d'améliorer les plateformes utilisées dans les opérations d'entretien des ponts et autres structures hautes.

Renforcer la gestion du rendement et tirer parti de la technologie

En 2014, la Corporation a mis en place l'outil « Connexions », une application logicielle conçue pour rationaliser les processus de gestion des ressources humaines, permettant l'intégration des flux de travail, éliminant de nombreux processus manuels et accroissant l'accès du personnel aux programmes des RH. Dans le cadre de ce projet pluriannuel, la Corporation a lancé cette année les modules Recrutement et Accueil.

Favoriser le mieux-être du personnel

La Corporation a élaboré une stratégie de la santé s'étendant sur trois ans. Le but principal consiste à mieux comprendre les besoins de santé des employés. Dans la dernière année, les employés ont été invités à remplir en ligne une évaluation des risques pour la santé. Les résultats globaux aideront la Corporation à mettre au point des programmes de santé qui soutiennent le mieux les employés et qui représentent des pratiques d'avant-garde en matière de santé au travail.

Pour symboliser son constant engagement en faveur du mieux-être, la Corporation a créé un logo. Celui-ci, haut en couleur, a été présenté pendant le Mois du mieux-être à la Corporation que nous organisons chaque année.

En plus du Mois du mieux-être, la Corporation a lancé diverses autres initiatives, y compris un programme de remboursement des frais d'activités de mise en forme, des séances de sensibilisation aux questions de santé mentale (p. ex., Bell Cause pour la cause), une Journée du chandail rose contre l'intimidation et la promotion d'un « conseil nutritionnel du mois ».



L'équipe du génie mécanique de Niagara – récipiendaire du Prix du président pour la sécurité.

Soutien à l'équité en emploi

En 2016, la Corporation s'est employée à réaliser ses buts d'équité en emploi grâce à diverses initiatives devant mieux assortir ses offres d'emploi aux qualités de personnes qualifiées disponibles. Au terme de l'exercice 2016-2017, grâce aux efforts déployés par la Corporation, 35 % des 2 163 demandeurs d'emploi avaient indiqué volontairement faire partie d'un groupe désigné. Des articles dans le réseau intranet et le bulletin d'information de la Corporation aident d'ailleurs à sensibiliser les employés à l'importance de la diversité en milieu de travail.

Engagement des parties prenantes

En tant que gardien de la Voie maritime du

Saint-Laurent, la Corporation reconnaît que la gestion de la voie navigable doit prendre en compte les intérêts d'un éventail de parties intéressées, y compris des entreprises et des industries, des collectivités locales et des plaisanciers.



L'Alliance verte

La Corporation est un membre actif et un promoteur de l'Alliance verte, un des plus éminents programmes au monde de mesure de la performance environnementale de l'industrie maritime. Le programme vise à encourager les ports, les terminaux et les transporteurs, partout en Amérique du Nord, à adopter des pratiques exemplaires dans la gestion de leur empreinte environnementale. Chaque participant est soumis à une évaluation selon une série de critères, dont la gestion des espèces aquatiques envahissantes, les émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants atmosphériques, la prévention de la pollution de l'eau et des sols, la façon dont ils manutentionnent et entreposent le vrac solide, la gestion des questions communautaires, le leadership environnemental et la gestion des déchets. Les résultats des évaluations sont soumis à une vérification indépendante.

La Corporation rapproche ses résultats de ceux de son homologue américain, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC), et les présente sous forme globale. En 2016, l'évaluation commune de l'Alliance verte a révélé que les entités de la Voie maritime ont réalisé d'importantes améliorations sur divers plans, y compris en améliorant la gestion des déchets et les mesures de prévention des impacts environnementaux sur les voies navigables et les terres. Dans l'ensemble, en 2016, les entités de la Voie maritime ont obtenu un score global de 4,3 sur 5.

En 2016, la Corporation a installé des bacs communautaires dans ses bureaux. Il s'agit ainsi d'accroître le pourcentage de récupération de différents types de déchets. En séparant et en collectant les déchets organiques, la Corporation a pris l'initiative en la matière, bien avant l'obligation qu'imposera le Québec en 2020.

Émissions de gaz à effet de serre

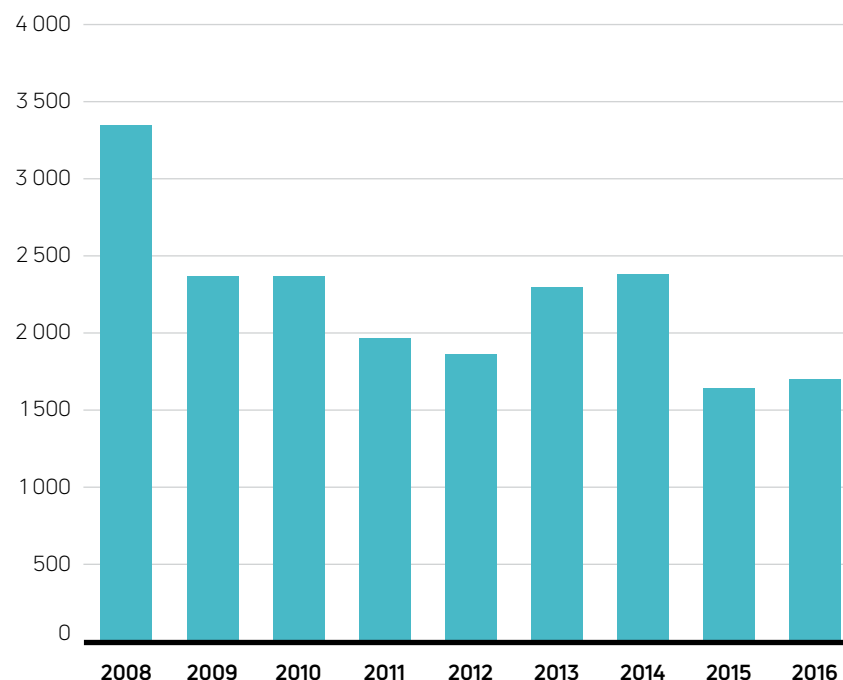
En 2016, les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la Corporation ont été l'équivalent de 1703 tonnes de CO₂, c'est-à-dire 4 % de plus que les 1 641 tonnes de 2015. La légère augmentation est principalement attribuable au temps plus froid à la fin de la saison de navigation 2016 : le matériel servant à empêcher la formation de glace dans les écluses de la Voie maritime a été mis en service, ce qui a accru la consommation d'énergie.

Au cours des trois dernières années, la Corporation a réduit de 45 % le niveau global de ses émissions de GES, par rapport aux niveaux de la période

La Corporation a réduit de 45 % le niveau global de ses émissions de GES.

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DE LA CGVMSL

Tonnes d'équivalent CO₂



de référence de 2003 à 2005. Même si les 1 703 tonnes d'émissions de la Corporation représentent une part minuscule des 171 millions de tonnes produites par le secteur canadien des transports, la Corporation est déterminée à continuer de réduire ses émissions. Dans le cadre de son plan de réduction de ses GES, la Corporation a inauguré ses trois premiers postes de recharge de véhicules électriques, aux écluses de Saint-Lambert et de Beauharnois et au centre d'entretien de Brossard.

Système de gestion environnementale

Dans le cadre de son processus d'amélioration continue, la Corporation a continué d'aligner son système de gestion environnementale (SGE) sur la norme ISO 14001:2015. Elle a maintenant mis en place 50 % des procédures et formulaires du SGE.

Soutien à nos communautés

En 2016, des contributions de presque 140 000 \$ ont été versées à diverses campagnes Centraide grâce aux dons du personnel et aux fonds de contrepartie de la Corporation. Fait à noter, la section Niagara a reçu le prix de Campagne de l'année 2016 de Centraide St. Catharines et district.

À l'été 2016, des employés de la section Niagara ont de nouveau participé au festival annuel des Journées du canal à Port Colborne. Ils ont accueilli les visiteurs à la tente de la Corporation, où ils distribuaient des dépliants sur la Voie maritime et répondaient aux questions.

Le personnel de la section Niagara a aussi participé à d'autres événements :

- la journée annuelle de sensibilisation à la sécurité et rodéo à vélo de Wainfleet;
- la journée « Invitons nos jeunes au travail »;
- la cérémonie du haut de forme de Port Colborne, à l'écluse 8.

Dans la section MLO, l'événement phare a de nouveau été la participation de la Corporation au Salon nautique annuel de Montréal, tenu en janvier 2017. Les employés y ont tenu un stand et rencontré des milliers de plaisanciers, les sensibilisant aux modalités de la navigation sur la Voie maritime et à des questions de sécurité, et répondant à des questions sur de nombreux sujets, comme les horaires d'éclusage.

La section MLO de la Corporation a aussi aidé à soutenir diverses activités communautaires. Par exemple :

- elle a aidé à la mise au point et à la diffusion du livret d'information du Service hydrographique du Canada;
- elle a coopéré avec la Garde côtière auxiliaire canadienne, qui fait la promotion de la sécurité nautique et assure des fonctions de recherche et sauvetage.



Poste de recharge aux écluses de Beauharnois



La présence de la Corporation au Salon nautique de Montréal

Rôle d'ambassadeur de la Voie maritime

Ayant le mandat de favoriser des liens plus étroits avec des intervenants externes, la Corporation cherche continuellement des possibilités de faire valoir les avantages de la Voie maritime et des transports maritimes.

En décembre 2016, Terence Bowles a été invité à prendre la parole au Forum de l'organisme Arctic Circle à Québec, aux côtés de divers autres hauts responsables du Canada, des États-Unis, de Finlande et d'autres pays arctiques. M. Bowles a expliqué le modèle de gouvernance de la Voie maritime et la façon dont la Corporation veille à ce que la navigation sur la Voie maritime du Saint-Laurent soit sûre et protégée (le modèle revêt un intérêt certain à l'heure où les nations cherchent à collaborer à l'établissement d'un moyen de gouverner la navigation dans les eaux arctiques).

Au cours de l'année, la Corporation a continué d'entretenir le dialogue avec les parties prenantes en participant à de nombreuses activités, y compris en commanditant – en coopération avec son homologue américain la Saint Lawrence Seaway Development Corporation – la conférence annuelle de l'Institut du fleuve Saint-Laurent, tenue à Cornwall (Ontario). Lors de cette conférence, un éventail d'enjeux touchant le fleuve Saint-Laurent et son écosystème ont été examinés.

En outre, la Corporation a apporté un soutien au Comité ZIP du Haut Saint-Laurent, du Québec, pour sa 11^e campagne estivale annuelle d'activités visant à promouvoir la protection du fleuve Saint-Laurent. La Corporation continue de coopérer étroitement avec la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES), de Québec. Elle soutient des initiatives d'information publique au sujet des avantages du transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent.

La Corporation cherche continuellement des possibilités de faire valoir les avantages de la Voie maritime et des transports maritimes.



Terence Bowles au Forum de l'organisme Arctic Circle à Québec



Navire transitant dans la Voie maritime du Saint-Laurent, près de Prescott (Ontario)

Durabilité financière

*Les résultats de 2016-2017 englobent la saison de navigation qui s'est étendue du 1^{er} avril 2016 au 31 mars 2017.
Les résultats présentés aux fins de comparaison couvrent la période correspondante d'exercices précédents.*



Photo : Brian M. Kutner, Millville, NJ

PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES	2016-2017	2015-2016	2014-2015
Équivalents temps plein (ETP)	543	564	583
	(en milliers)		
Produits			
Péages	65 382 \$	66 377 \$	71 489 \$
Autres	3 617	3 868	4 746
Total – Produits	68 999	70 245	76 235
Charges de fonctionnement			
Salaires et avantages*	68 024	73 208	73 111
Autres	12 276	13 216	12 772
Avantages sociaux futurs des employés (hors trésorerie)	(20 780)	(23 324)	(20 082)
Total – Charges de fonctionnement	59 520	63 100	65 801
Excédent des produits sur les charges de fonctionnement	9 479 \$	7 145 \$	10 434 \$
Frais de renouvellement des actifs			
Entretien régulier	9 664 \$	8 681 \$	6 293 \$
Entretien majeur	92 697	105 888	95 901
Acquisitions d'immobilisations	1 811	2 092	2 372
Total – Frais de renouvellement des actifs	104 172 \$	\$ 116 661	\$ 104 566

* Comprend des paiements d'insuffisance de solvabilité de 10 741 \$ (2016-2017), 15 665 \$ (2015-2016) et 16 358 \$ (2014-2015).

Régie interne

(AU 31 MARS 2017)

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du

Saint-Laurent est régie par un conseil d'administration de neuf membres. Celui-ci est chargé de veiller à la viabilité à long terme de la Voie maritime en tant que partie intégrante de l'infrastructure des transports du Canada. Le conseil d'administration est composé du président et chef de la direction de la Corporation et de représentants du secteur des céréales, du secteur du minéral

de fer et de l'acier, des autres industries, des armateurs domestiques et des armateurs internationaux ainsi que d'un représentant respectivement du gouvernement fédéral, du gouvernement du Québec et du gouvernement de l'Ontario. Des comités du conseil d'administration veillent sur la régie interne, la gestion des ressources humaines, l'audit et le renouvellement des actifs.

Photo : Brian M. Kutner, Millville, NJ



Conseil d'administration

Robert J. Armstrong
Gouvernement de l'Ontario

Jonathan Bamberger
Autres membres

Terence F. Bowles
Président et chef de la direction

Gerald Carter
Gouvernement du Québec

Wayne Devlin
Secteur des céréales

Tim Dool (président)
Armateurs domestiques

Bronko Jazvac
Secteur de l'acier et du minerai de fer

David Muir
Gouvernement fédéral

Georges Robichon
Armateurs internationaux

Dirigeants

Terence F. Bowles
Président et chef de la direction

Karen Dumoulin
Dirigeante principale des Finances

Mark MacKeigan
Chef des services juridiques
et secrétaire de la société



Première rangée, de gauche à droite : Wayne Devlin, Terence Bowles, Jonathan Bamberger, David Muir

Rangée arrière, de gauche à droite : Bronko Jazvac, Georges Robichon, Tim Dool, Robert Armstrong, Gerald Carter

Membres de l'industrie 2016-2017

ARMATEURS DOMESTIQUES

Algoma Central Corporation
St. Catharines (Ontario)

**Canada Steamship Lines,
Division du groupe CSL Inc.**
Montréal (Québec)

Groupe Desgagnés Inc.
Québec (Québec)

Lower Lakes Towing Ltd.
Port Dover (Ontario)

**McAsphalt Marine
Transportation Ltd.**
Toronto (Ontario)

McKeil Marine Limited
Hamilton (Ontario)

St Marys Cement Inc. (Canada)
Toronto (Ontario)

CÉRÉALES

ADM Agri-Industries Company
Windsor (Ontario)

Cargill Limited
Winnipeg (Manitoba)

G3 Canada Limited
Winnipeg (Manitoba)

**Louis Dreyfus Commodities
Canada ULC**
Calgary (Alberta)

Richardson International Limited
Winnipeg (Manitoba)

Viterra Inc.
Regina (Saskatchewan)

ARMATEURS INTERNATIONAUX

Agence maritime Navitrans (Est) Inc.
Laval (Québec)

Colley Motorships Ltd.
Montréal, Québec

Fednav International Ltée
Montréal (Québec)

Gresco Ltée
Montréal (Québec)

McLean Kennedy Inc.
Halifax (Nouvelle-Écosse)

Montreal Marine Services Inc.
Longueuil (Québec)

Protos Shipping Limited
Montréal (Québec)

**Robert Reford, A Division of MRRM
(Canada) Inc.**
Montréal (Québec)

Services maritimes Inchcape
Dorval (Québec)

AUTRES MEMBRES

K + S Sel Windsor Ltée
Pointe-Claire (Québec)

Lafarge Canada Inc.
Concord (Ontario)

**Lehigh Hanson Canada ULC
(anciennement Essroc)**
Edmonton (Alberta)

Sucre Redpath Ltée.
Toronto (Ontario)

Suncor Énergie Inc.
Mississauga (Ontario)

ACIER ET MINÉRAI DE FER

ArcelorMittal Dofasco Inc.
Hamilton (Ontario)

Compagnie minière IOC
Montréal (Québec)

U.S. Steel Canada Inc.
Hamilton (Ontario)